

La nova xarxa de bus creix

**El 18 de novembre, cinc noves línies i
reestructuració de línies convencionals**

7 de novembre del 2013



Transports Metropolitans
de Barcelona



Ajuntament
de Barcelona

Índex

La nova xarxa de bus de Barcelona	3
De la línia a la xarxa	4
Beneficis per als usuaris	5
Beneficis per a la ciutat	6
Calendari d'implantació	7
Resultats de la primera fase	8
Les cinc línies del 2013	9
H8 (Camp Nou - La Maquinista).....	10
H10 (Badal - Olímpic de Badalona).....	12
H16 (Paral·lel - Fòrum).....	14
V3 (Zona Franca - Can Caralleu)	16
V17 (Carmel - Port Vell)	18
Canvis en línies convencionals.....	20
Treballs previs.....	23
Vehicles ambientalment avançats	24
Una malla de 10 línies d'altres prestacions.....	25
Les àrees d'intercanvi	26
Extensió de la nova xarxa de bus a Sant Adrià de Besòs i Badalona	27

La nova xarxa de bus de Barcelona

La nova xarxa de bus és un projecte que la ciutat de Barcelona ha posat en marxa per redefinir la xarxa d'autobusos regulars seguint criteris de racionalitat, facilitat d'ús, connectivitat, eficàcia i aplicació eficient dels recursos.

La part més innovadora consisteix en un conjunt de 28 línies d'altres prestacions i amb trajectes tan rectes com sigui possible: 17 de verticals, 8 d'horitzontals i 3 de diagonals.

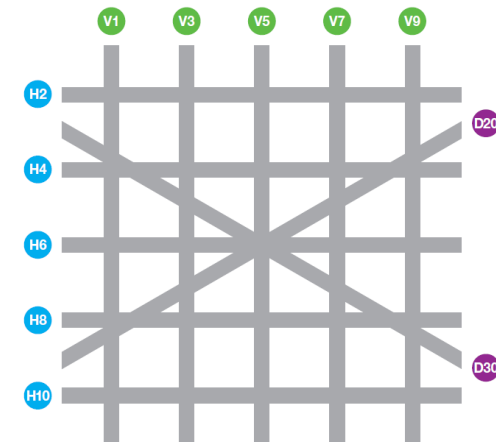
Aquesta graella de línies d'altres prestacions es complementa amb les línies interurbanes, algunes de les línies convencionals existents i les línies de proximitat (Bus del Barri i línies d'aportació).

S'han dissenyat línies ortogonals (que es creuen en angle recte) i diagonals perquè així els trajectes eviten sempre que és possible les giragonses que fan alentir la marxa i alteren la regularitat.

A més, aquests recorreguts rectilinis faciliten la implantació de mesures que minimitzen les aturades (a semàfors, a parades) i afavoreixen la regularitat i la velocitat comercial dels vehicles. La disposició regular i la nomenclatura lògica de les línies també ajuda a comprendre i memoritzar millor el funcionament de la xarxa.

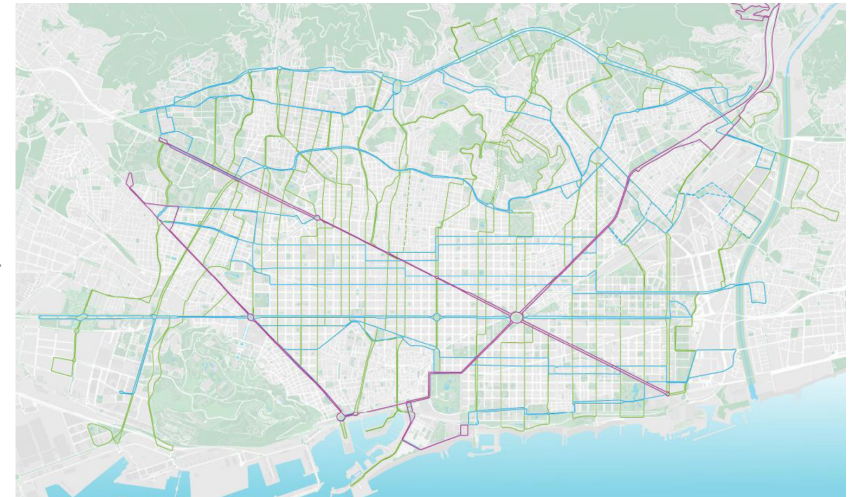


La línia V7 ha obert un eix vertical de transport públic entre Sarrià i la plaça d'Espanya.



Les 28 línies verticals, horitzontals i diagonals es complementaran amb línies convencionals i de proximitat.

De la suma de línies a la xarxa



Beneficis per als usuaris

La nova xarxa de bus s'ha dissenyat per beneficiar els ciutadans en la seva vida quotidiana. Els usuaris actuals i futurs hi guanyen en diversos aspectes:

- Més freqüència (5-8 minuts els dies feiners de 7 a 21 h), menys temps d'espera i de viatge, més regularitat i fiabilitat de servei. Per tant, millora de la qualitat i de l'atractiu del transport públic.
- Més llegibilitat, la xarxa es fa més senzilla d'utilitzar, fins i tot per als viatgers no freqüents.
- Més usabilitat: la xarxa permet un ús més intuïtiu, sense necessitat de ser un expert.
- Millora de la connectivitat espacial: la xarxa de bus ofereix més enllaços i cobreix més territori. Millora la intermodalitat aprofitant el sistema tarifari integrat.
- Millora de la informació estàtica i dinàmica als passatgers, tant a les parades com als vehicles.



La nova xarxa comporta freqüències molt bones, de 5-8 minuts, que es mantenen al llarg de la major part del dia.

Beneficis per a la ciutat

La nova xarxa representa, per a Barcelona i l'àrea metropolitana, una oportunitat d'avançar cap a un esquema de mobilitat més sostenible, que afavoreixi encara més l'ús del transport públic, en el context d'un model de ciutat intel·ligent.

- -La transformació del transport públic de superfície el fa més atractiu i li dona opcions de continuar augmentant la quota dins el repartiment modal dels desplaçaments urbans i metropolitans.
- -L'esquema ortogonal afavoreix l'eficiència. Això vol dir que els recursos públics, que són limitats, s'apliquen millor i així la ciutat s'assegura un transport de qualitat per al futur.
- -El guany d'usuaris i el més alt nivell d'eficiència reverteixen en la ciutat en forma de millora ambiental: menys emissions i més qualitat de l'aire.



La nova xarxa suposarà un cop desplegada un estalvi energètic, de temps i de diners per a la ciutat.

Calendari d'implantació

La implantació és progressiva, per fases, i no hi ha un termini per completar els 28 eixos. La prioritat és que el desplegament es faci bé i aplicant l'experiència adquirida en les fases anteriors.

La primera fase ha consistit en les cinc línies que van entrar en servei l'1 d'octubre de 2012: **D20, H6, H12, V7 i V21.**

Per al 18 de novembre del 2013 s'ha preparat la implantació de cinc línies més, tres d'horitzontals i dues de verticals: **H8 (Camp Nou - La Maquinista), H10 (Badal - Olímpic de Badalona), H16 (Paral·lel - Fòrum), V3 (Zona Franca - Can Caralleu) i V17 (Port Vell - Carmel).**

La implantació continuarà el 2014 i anys successius en grups de 4-5 línies fins a completar el total de 28.



Des del maig passat s'estan provant autobusos biarticulats híbrids a la línia H12.

Resultats de la primera fase

Un estudi realitzat a partir de 880 entrevistes al març passat mostra que tres de cada quatre usuaris coneixen la nova xarxa (73,6%), i una gran majoria, el 83,7% considera que la seva implantació serà beneficiosa.

Segons aquest estudi, la majoria dels usuaris n'estan satisfets i les puntuen amb un 7,6 sobre 10. La xifra supera clarament l'última nota del conjunt del servei de bus, que va ser de 7,2.

En destaquen sobretot l'increment de la informació de servei (71%), la rapidesa (61%) i la freqüència (60%).

La demanda de les cinc primeres línies té tendència a augmentar. Inicialment, representaven el 12% de les validacions del conjunt de les línies regulars d'autobusos, i al cap d'un any ja transporten el 16% del passatge.

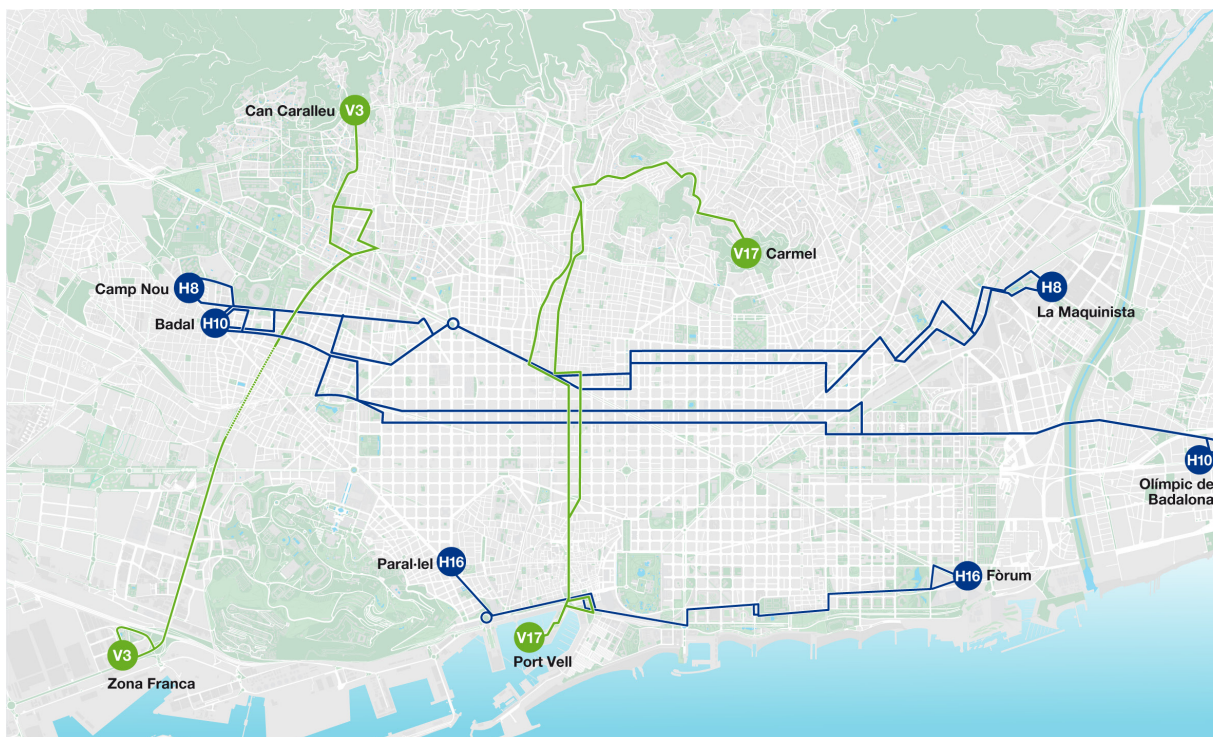


Cotxe de la línia H12, paradigma de línia d'altres prestacions: traçat recte, anada i tornada pel mateix vial i intervals de 6-7 minuts.

Les cinc línies del 2013

Les cinc línies que es crearan el 18 de novembre corresponen a eixos d'elevada demanda. En quatre casos (H8, H10, V3 i V17) les noves línies substituiran línies convencionals existents, mentre que la H16 se solapa amb tres línies convencionals que continuaran funcionant amb alguns canvis.

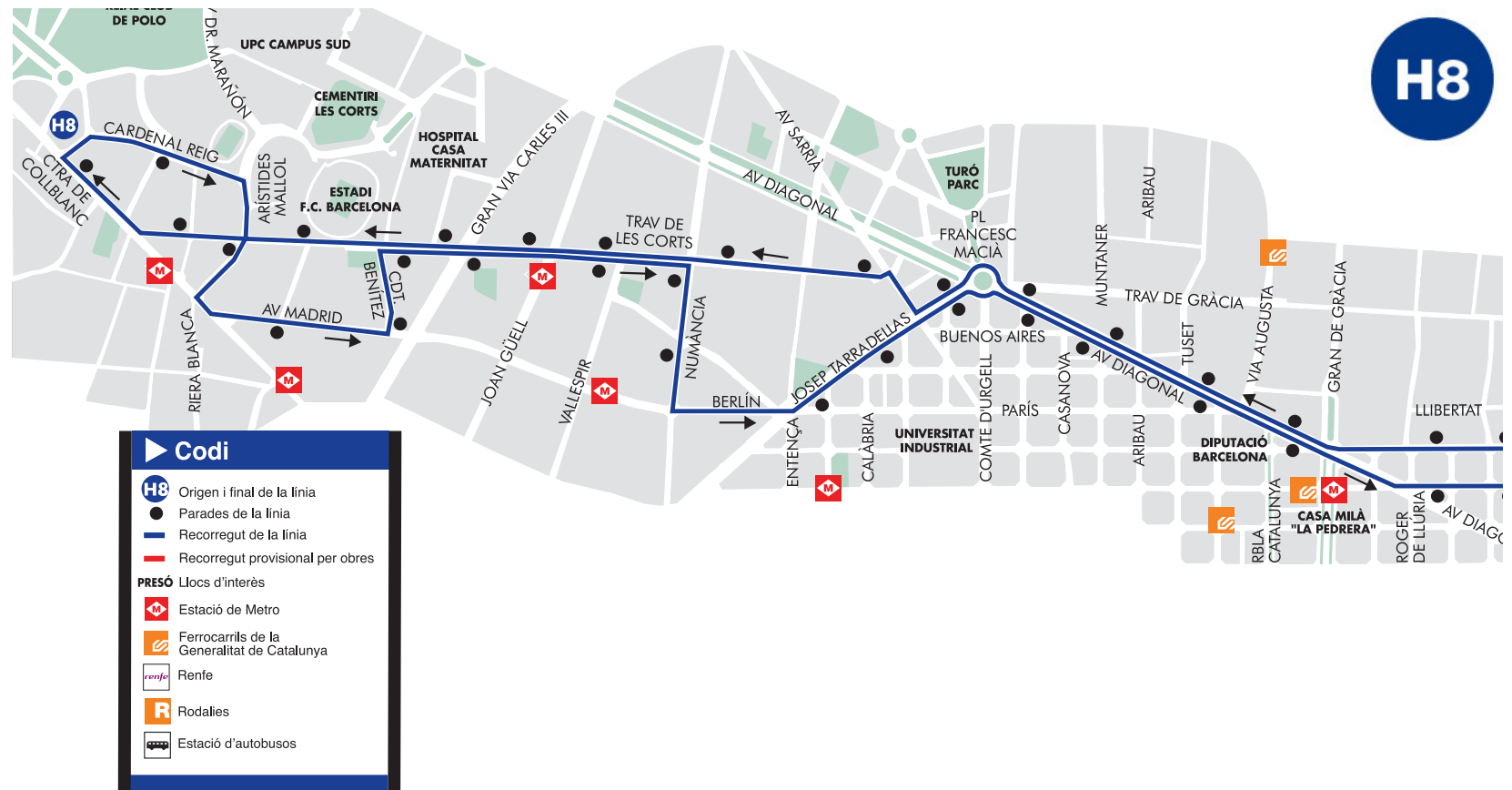
Aquests cinc eixos sumen 49 quilòmetres de longitud (98 quilòmetres si es compta l'anada i la tornada) equipats amb un total de 233 parades.



H8 (Camp Nou - La Maquinista)

Creua la ciutat horitzontalment, des de les Corts, passant per la part alta de l'Eixample (Francesc Macià, Diagonal, Rosselló / Còrsega, passeig de Sant Joan, Indústria / St. A. M. Claret), la Sagrera i Sant Andreu.

Substitueix la línia 15 (Collblanc - Hospital de Sant Pau). La diferència principal amb aquesta línia és el recorregut afegit des de l'Hospital de Sant Pau a La Maquinista, a través del districte de Sant Andreu. Una altra variant és el recorregut per Rosselló / Còrsega entre la Diagonal i el passeig de Sant Joan, evitant la girada a Verdguer.



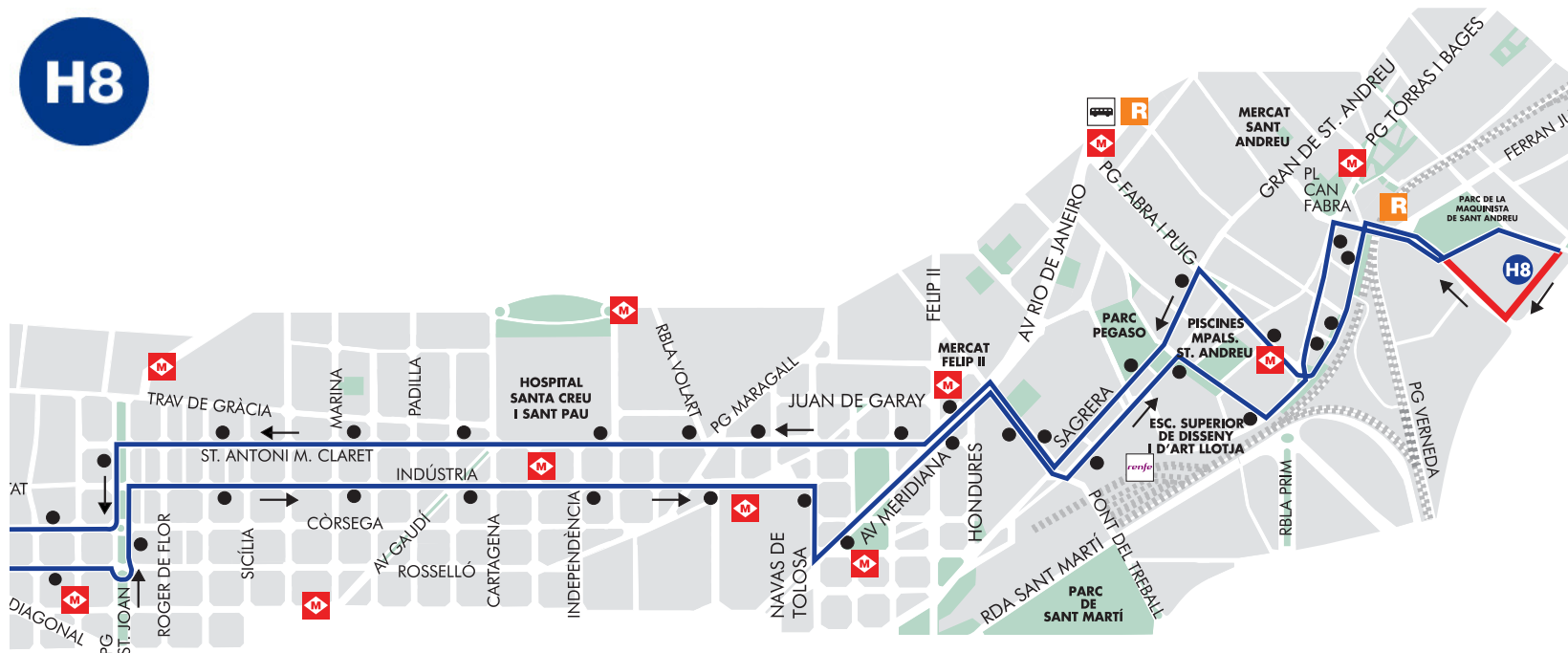
El seu recorregut travessa 4 àrees d'intercanvi, en què connecta amb les línies verticals V3, V7, V17 i V21.

Provisionalment i amb motiu d'unes obres, el final d'aquesta línia a La Maquinista estarà situat al passeig de l'Havana, prop de la cruïlla amb el carrer Ciutat d'Asunción.

Circularà amb vehicles articulats a intervals de 6-7 minuts els dies feiners entre les 7 i les 21 h.

Longitud: 12,8 km (25,5 km sumant anada i tornada)

Parades: 52



H10 (Badal - Olímpic de Badalona)

Surt de Badal per l'avinguda de Madrid, passa per l'Estació de Sants i creua l'Eixample horitzontalment pel carrer València (Mallorca en sentit contrari). Al Clot, canvia d'eix i continua el recorregut a través de Sant Martí per la rambla Guipúscoa, creua el riu Besòs, travessa el municipi de Sant Adrià de Besòs, entra a Badalona per l'avinguda d'Alfons XIII i finalitza a l'avinguda Marquès de Montroig.



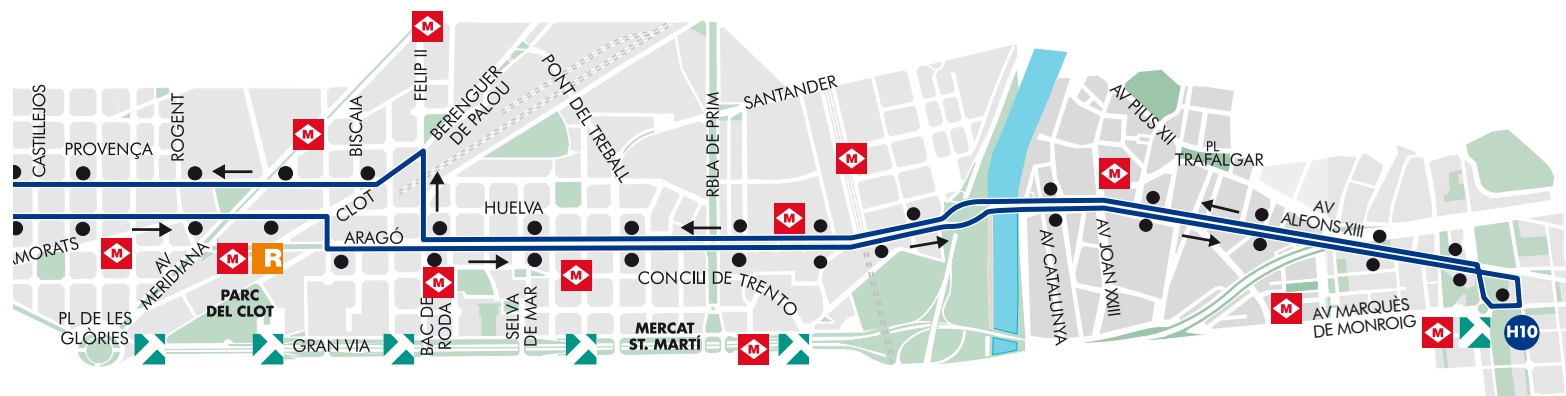
Substitueix les línies 43 (Les Corts - Sant Adrià) i 44 (Estació de Sants - Olímpic Badalona), que feien recorreguts en gran part coincidents. Al mateix temps, i per reforçar el lligam entre les dues ribes del Besòs, es crea la línia 143 (La Pau - Sant Adrià), que farà un itinerari pels barris de Sant Joan Baptista, la Catalana, la Mina, el Besòs, el Maresme i la Pau de Sant Adrià i Barcelona.

El seu recorregut travessa 3 àrees d'intercanvi, en què connecta amb les línies verticals V7, V17 i V21.

Circularà amb vehicles articulats a intervals de 6-7 minuts els dies feiners entre les 7 i les 21 h.

Longitud: 11,8 km (23,5 km sumant anada i tornada)

Parades: 54



H16 (Paral·lel - Fòrum)

Aquesta línia ressegueix el litoral de la ciutat. En direcció al Fòrum, després de sortir de la part baixa de l'avinguda Paral·lel, passa per les Drassanes, el passeig de Colom, el Pla del Palau, l'Hospital del Mar, l'avinguda Icària, el Cementiri de l'Est i el passeig del Taulat, fins arribar a la zona de Diagonal Mar.

La H16 no substitueix cap línia existent. Coincideix amb part dels recorreguts de les línies 14, 36 i 41, que experimenten canvis.



El seu recorregut travessa 3 àrees d'intercanvi, en què connecta amb la línia diagonal D20, i les línies verticals V17 i V21.

Circularà amb vehicles estàndards a intervals de 7-8 minuts els dies feiners entre les 7 i les 21 h.

Longitud: 7,1 km (14,3 km sumant anada i tornada)

Parades: 39



V3 (Zona Franca - Can Caralleu)

En direcció a la Zona Franca, aquesta línia vertical s'origina al carrer Major de Can Caralleu i baixa per l'avinguda J.V. Foix, Eduardo Conde i Doctor Ferran (Gran Via de Carles III, Benet Mateu i Santa Amèlia de pujada), travessa la Diagonal a la plaça Reina Maria Cristina i continua per la Gran Via de Carles III o ronda del Mig fins a la Ciutat de la Justícia. Des d'aquí, segueix tot el passeig de la Zona Franca fins al carrer número 1, al polígon industrial del mateix nom.

Substitueix la línia 72 (Dte. Gran Via l'Hospitalet - Bonanova), amb la qual coincideix en el recorregut entre la Zona Franca i la plaça Prat de la Riba. La part del recorregut per la ronda General Mitre, entre Prat de la Riba i el carrer Mandri, es pot fer enllaçant amb la H6, mentre que la part entre Mitre i el passeig de la Bonanova (Ganduxer de pujada, Mandri de baixada) es pot fer enllaçant amb la línia 70 els dies feiners i els dissabtes. La zona del polígon Pedrosa de l'Hospitalet de Llobregat continua servit per la línia 79.



Coincideix també en part amb els recorreguts de les línies 34 i 66, que per evitar solapaments experimenten canvis.

El seu recorregut travessa 3 àrees d'intercanvi, en què connecta amb les línies horitzontals H6, H8 i H12.

Circularà amb vehicles articulats a intervals de 6-7 minuts els dies feiners entre les 7 i les 21 h.

Longitud: 8,7 km (17,3 km sumant anada i tornada)

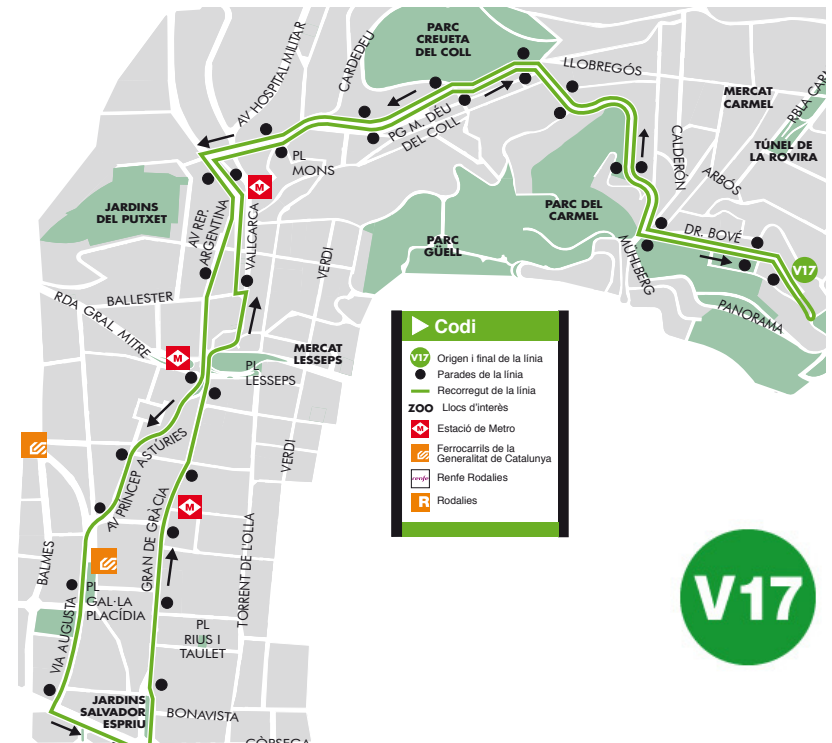
Parades: 40



V17 (Carmel - Port Vell)

En direcció al Port Vell, aquesta línia vertical surt del carrer Gran Vista, al Carmel, segueix per Santuari i el passeig Mare de Déu del Coll, i passant per Vallcarca, travessa la plaça Lesseps. Continua el recorregut per Gràcia (per príncep d'Astúries i Via Augusta de baixada, per Gran de Gràcia de pujada), creua la Diagonal i pel carrer Pau Claris (Llúria de pujada), plaça Urquinaona i la Via Laietana, arriba fins al Port Vell.

Substitueix la línia 28, amb la qual coincideix en el trajecte entre el Carmel i la Diagonal. Per sota de la Diagonal fa servir l'eix Claris-Llúria i prolonga el recorregut dins al Port Vell. El recorregut entre la Diagonal i la plaça de Catalunya pel passeig de Gràcia es pot continuar fent amb les línies 22 i 24.



V17

Coincideix també en part amb els recorreguts de les línies 19 i 40, que per evitar solapaments experimenten canvis.

El seu recorregut travessa 5 àrees d'intercanvi, en què connecta amb les línies horitzontals H6, H8, H10, H12 i H16, i amb la línia diagonal D20.

Circularà amb vehicles estàndards a intervals de 7-8 minuts els dies feiners entre les 7 i les 21 h.

Longitud: 8,8 km (17,5 km sumant anada i tornada)

Parades: 48



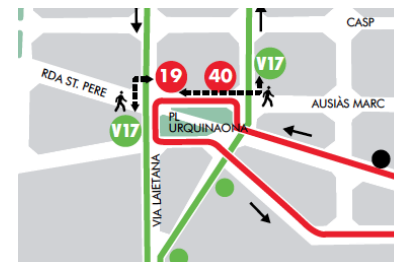
Canvis en línies convencionals

La posada en marxa de les cinc noves línies d'altres prestacions comporta canvis en diverses línies existents, en la majoria dels casos per evitar la superposició d'itineraris.

Línia 14 (Poblenou - Bonanova): adequa el recorregut per reduir el solapament amb la nova línia H16. Per un dels extrems, continua sortint de la Bonanova, i amb el mateix recorregut que fins ara, arriba fins al Pla del Palau. Per l'altre extrem, escurça l'itinerari i en lloc de sortir del Cementiri de l'Est, té el nou punt d'origen al mateix Pla del Palau. La part de recorregut que se suprimeix, des del Pla de Palau fins al Cementiri de l'Est, es pot fer enllaçant amb la línia H16 al passeig de Colom. El nou indicatiu de línia serà PI. Palau - Bonanova.



Línia 19 (Port Vell - Sant Genís): adequa el recorregut per evitar el solapament amb la nova línia V17. passa a tenir l'origen a la plaça d'Urquinaona, en lloc de tenir-lo al Port Vell. El tram de la via Laietana queda cobert per les línies V17, 17 i 45. El nou indicatiu de línia serà Urquinaona - Sant Genís.



Línia 34 (Sarrià - Virrei Amat): adequa el recorregut per reduir el solapament amb la nova línia V3. En un dels extrems, el de Sarrià, deixa de fer el trajecte per l'avinguda Foix: des de Santa Amèlia gira per Eduardo Conde i l'origen en direcció a Virrei Amat passa a estar situat al carrer Doctor Ferran. L'itinerari per l'avinguda Foix queda cobert amb la V3, amb la qual es pot enllaçar en diverses parades. En sentit ascendent, circula per l'avinguda de Sarrià i no per la Gran Via de Carles III. El nou indicatiu de línia serà Pg. Manuel Girona - Virrei Amat.

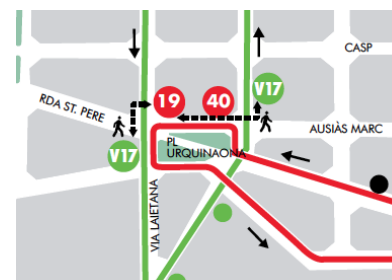


Canvis en línies convencionals

Línia 36 (Paral·lel - Can Dragó): adequa el seu recorregut per reduir el solapament amb la nova línia H16. Per un dels extrems, continua tenint el punt de sortida a Can Dragó i amb el mateix recorregut que fins ara, arriba al Cementiri de l'Est. Des d'aquí, circula per l'avinguda Icària (en lloc del carrer Salvador Espriu), i té un nou final al passeig Marítim. La part de recorregut que se suprimeix, des del passeig Marítim fins a l'avinguda Paral·lel, es pot fer enllaçant amb la línia H16 a l'avinguda Icària. El nou indicatiu de línia serà Pg. Marítim - Can Dragó.



Línia 40 (Port Vell - Trinitat Vella): adequa el recorregut per evitar el solapament amb la nova línia V17. Passa a tenir l'origen a la plaça d'Urquinaona, en lloc de tenir-lo al Port Vell. El tram de la via Laietana queda cobert per les línies V17, 17 i 45. El nou indicatiu de línia serà Urquinaona - Trinitat Vella.



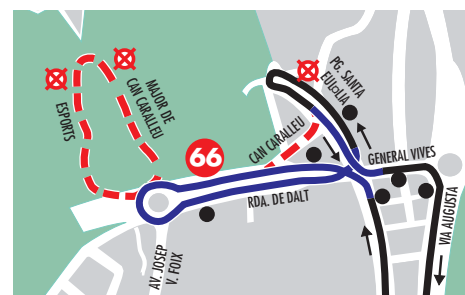
Línia 41 (Francesc Macià - Diagonal Mar): adequa el recorregut per reduir el solapament amb la nova línia H16. Per un dels extrems, continua sortint de la plaça Francesc Macià i, amb el mateix recorregut que fins ara, arriba al Cementiri de l'Est, on té el nou punt d'origen. La part del recorregut que se suprimeix, des del Cementiri de l'Est fins a Diagonal Mar, es pot fer enllaçant amb la línia H16 a l'avinguda Icària. El nou indicatiu de línia serà Francesc Macià - Poblenou.



Canvis en línies convencionals

Línia 62 (Pl. Catalunya - Ciutat Meridiana): varia la posició del terminal de Catalunya, que deixa la ubicació a la plaça d'Urquinaona i passa a la ronda de Sant Pere. Des d'aquí puja per passeig de Gràcia i gira per la Gran Via, en direcció a Ciutat Meridiana, sense fer la volta per Universitat.

Línia 66 (Pl. Catalunya - Sarrià): varia la posició del terminal de Sarrià, que passa a ser a la plaça Borràs, i connecta amb la V3 a la rotonda de Can Caralleu. A l'altre extrem, té una petita modificació de recorregut a la part final: deixa de circular per Pau Claris i ronda de Sant Pere i baixa pel passeig de Gràcia. Això fa que la parada d'origen en aquest extrem es traslladi a la ronda Universitat.



Treballs previs

Per a la posada en servei de les cinc noves línies és necessari efectuar diversos treballs a la infraestructura:

- Delimitar nous carrils bus en trams dels carrers València, Indústria, Pare Claret, Còrsega, Taulat, Doctor Aiguader, Salvador Espriu, Jonquera, Carmen Amaya, avinguda Icària, Josep Tarradellas i passeig de la Zona Franca, entre d'altres.
- Construir parades noves en els trams en que no existia servei de bus
- Traslladar parades per escurçar els recorreguts de connexió entre línies i reordenar la situació de les parades en alguns eixos com ara Via Laietana, València/Mallorca i Indústria/Pare Claret.
- Instal·lar pantalles d'informació en 30 marquesines, i pals solars d'informació en 20 parades.
- Instal·lar lavabos als terminals de línia que no en tenien.
- Fer altres actuacions a la via pública com ara retallar i recreïxer voreres, traslladar contenidors, moure plataformes i fanals, instal·lar semàfors, reordenar fluxos de trànsit per evitar interferències amb el bus, etc.



Construcció d'una parada a l'avinguda Icària - Joan Miró.



Nou tram de carril bus al carrer València, entre Vilamarí i Calàbria.

Vehicles ambientalment avançats

La posada en marxa de les cinc línies de la nova xarxa es farà amb 91 vehicles estàndards i articulats ambientalment avançats: propulsats per motor de gas natural comprimit, de baixes emissions, o bé per motor dièsel equipat amb filtres d'eliminació d'òxids de nitrogen i partícules.

Els autobusos assignats a les cinc línies són una part dels existents actualment a la flota de TMB, diferenciats amb la imatge exterior de la nova xarxa.

El total de vehicles circulant a les deu línies de la nova xarxa en hora punta serà a partir del 18 de novembre de 169, un 20% de la flota que dona servei en línies regulars en hora punta.



Autobús estàndard propulsat amb gas natural comprimit com els que donen servei a les línies D20 i V7.

Una malla de 10 línies d'altas prestacions

La suma dels cinc primers eixos i els cinc nous de la nova xarxa de bus conforma una malla de deu línies i 93,5 quilòmetres de longitud (187 sumant anada i tornada) amb clara vocació de xarxa integrada, d'altas prestacions i elevada connectivitat. Són deu línies circulant a intervals de 5-8 minuts entre les 7 i les 21 hores.

Això suposa que **al voltant del 30% del passatge de bus en dies feiners (180.000 viatges) podrà realitzar el seu desplaçament en línies de bus d'altas prestacions.**



Les àrees d'intercanvi

La nova xarxa de bus té l'avantatge que facilita els transbordaments entre línies de bus i amb la resta de transport públic col·lectiu. Per això s'ha donat una gran importància als punts en què es creuen les línies entre si i amb altres sistemes de transport. A través d'un d'aquests llocs de transferència, és possible completar qualsevol desplaçament entre dos punts de la xarxa.

Les àrees d'intercanvi es dissenyen perquè els usuaris hagin de fer el mínim recorregut possible entre les parades de les diferents línies i amb criteris d'accessibilitat. El temps de desplaçament en els intercanvis serà inferior a 5 minuts per al 70% del passatge.

Les interseccions entre les deu línies d'altres prestacions configuren 19 àrees d'intercanvi en què les parades tenen totes el mateix nom.

La nova senyalització de les àrees d'intercanvi, que ja és visible a les d'Alfons X i Espanya, es caracteritza per:

- Retolació de gran format a les marquesines, amb el nom de la parada, la identificació de la línia i la direcció.
- Retolació addicional amb el nom de l'àrea d'intercanvi.
- Plafons d'informació amb el plànol de les línies de la nova xarxa i plànols detallats de l'àrea d'intercanvi.
- Marques de direcció al revers de les marquesines amb indicació de la distància a les parades de la línia de la nova xarxa que intersecciona.
- Senyals horitzontals d'orientació per subratllar els millors itineraris de transbordament.
- En alguns casos, plafons lluminosos (opis, en l'argot publicitari) de reforç en què es pot consultar el plànol de l'àrea d'intercanvi.



Senyalització horitzontal sobre la vorera a l'àrea d'intercanvi d'Alfons X.



Nova senyalització singular de les parades de les àrees d'intercanvi.

Extensió de la nova xarxa de bus a Sant Adrià de Besòs i Badalona

- Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i els ajuntaments de Badalona i de Sant Adrià de Besòs han acordat l'extensió de la nova xarxa de bus a aquestes dues ciutats, cosa que es farà mitjançant la línia H10 (Badal - Olímpic de Badalona). Alhora es crearà la línia de proximitat 143 (La Pau - Sant Adrià).
- La reorganització té en compte el conjunt de serveis de transport públic (metro L2 i L10, Trambaix, Rodalies, autobusos diürns de diversos operadors i nocturns) i és coherent amb els objectius de millora de l'eficiència i aprofitament òptim de la intermodalitat que afavoreix el sistema tarifari integrat vigent a la regió metropolitana.
- La línia H10 segueix en gran part als recorreguts actuals de les línies 43 (Les Corts - Sant Adrià) i 44 (Estació de Sants - Olímpic Badalona), que deixaran de circular. Al mateix temps es crearà la línia 143 (La Pau - Sant Adrià), que fa un itinerari pels barris de Sant Joan Baptista, la Catalana, la Mina, el Besòs, el Maresme i la Pau, de Sant Adrià i Barcelona.



Recorreguts de les línies H10 i 143 a Sant Adrià de Besòs i Badalona, a partir del 18 de novembre.